

Stadtverkehr im Wandel

Beispiel Zürich

1. Bevölkerung will Wandel: Souverän macht Druck
2. Elemente der Zürcher Verkehrspolitik
3. Verhaltensänderungen sind nötig (Wertewandel)
4. Zürichs Verkehr 2050
5. Kernaufgabe Verkehr bleibt Verteilung der Ressourcen «Raum» und «Zeit»

Aachen 21.1.2016

Ruedi Ott, dipl. Ing ETH/SVI

Städteinitiativen in der Schweiz

Stadt		Ziele	Indikator	Verankerung
Zürich	Initiative	<ul style="list-style-type: none"> - Schutz der Bevölkerung - Förderung ÖV, Velo, Fuss - Bei Strassenausbauten keine Kapazitäts-Erhöhung MIV - Übergangsbest.: Anteil MIV in 10J um 10 Prozentpunkte senken 	MIV-Wegeanteil, Gesamtverkehr Mikrozensus 2010	Gemeindeordnung
Basel	Gegen-vorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - Gesamtverkehrsleistung MIV bis 2020 um 10 % senken - Rahmenkredit für Fuss- und Velo: 10 Mio. CHF 2011 bis 2014 	Fahrzeugkilometer, Gesamtverkehr ohne Autobahnen; Eigene Erhebungen, Index aus 30 Zählstellen	Umweltschutzgesetz
St. Gallen	Initiative	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktives Angebot ÖV, Fuss- & Veloverkehr - Kein MIV-Wachstum 	Gezählte Autofahrten, Permanente MIV-Zählstellen	Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung
Winterthur	Gegen-vorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - Schutz der Bevölkerung - Anteil MIV von 2005 bis 2025 um 8 Prozentpunkte senken - Förderung ÖV, Fuss- & Veloverk. 	MIV-Wegeanteil, Binnen- und Quellverkehr Stadtbevölkerung über 18 Jahre, mit Führerschein	Richtplan
Genf	Initiative	<ul style="list-style-type: none"> „mobilité douce“ - Stärkung Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der Unfallzahlen 	Innerhalb von 8 Jahren ein Netz von Velostreifen und Fussgängerwegen einrichten	Richtplan
Luzern	Gegen-vorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - Anteil ÖV, Fuss- und Veloverkehr wird stetig erhöht - MIV soll auf übergeordnetem Netz nicht weiter zunehmen 		Zielvorgaben werden in den Leitlinien Stadtverkehr durch STR festgelegt

Städteinitiative in Zürich: Auftrag Gemeindeordnung

Gemeindeordnung Art. 2^{quater}

- ¹ Die Stadt Zürich trifft Massnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.
- ² Die Stadt Zürich setzt konsequent auf den öV, Fuss- und Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des öV und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang oder parallel der Hauptachsen.
- ³ Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungsstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.

Übergangsbestimmung

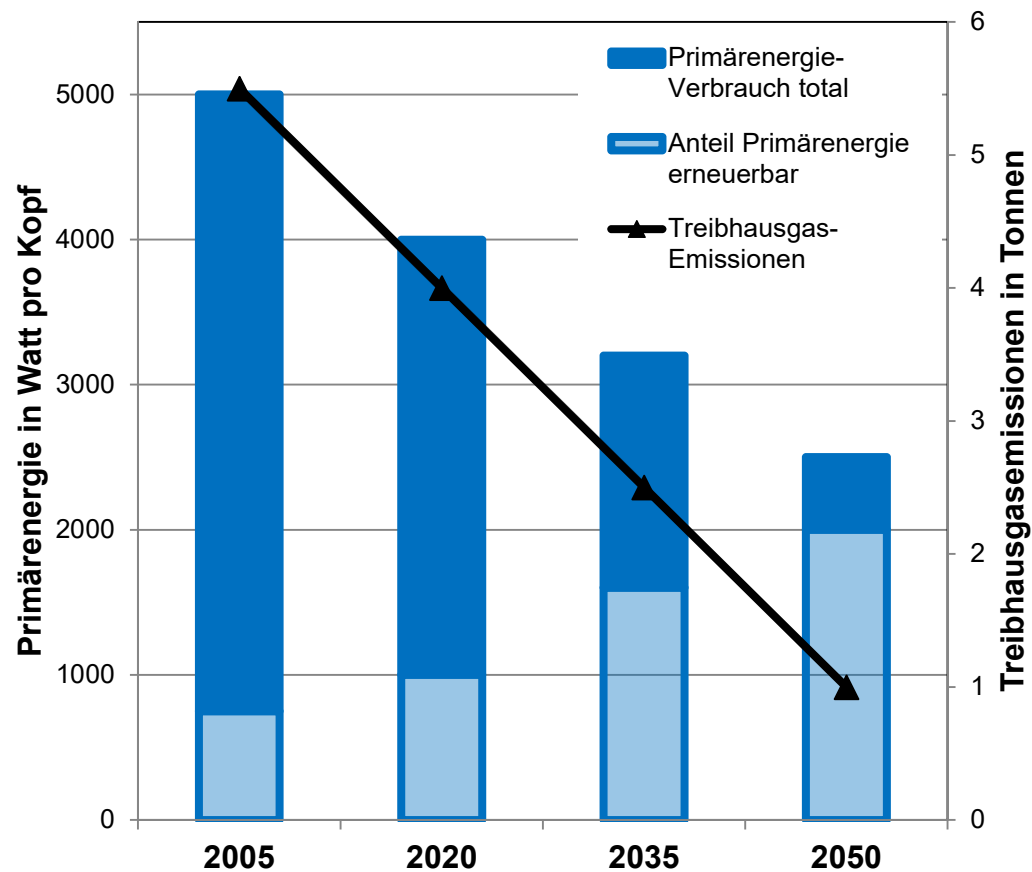
Anteil ÖV, Fuss- und Veloverkehr plus 10 %-Punkte in 10 Jahren.

**ZÜRICH
STIMMT
AB
4.9.2011**



1 Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich», Vorlage des Initiativkomitees und Gegenvorschlag |
Seiten 1-7

Stadt Zürich auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft

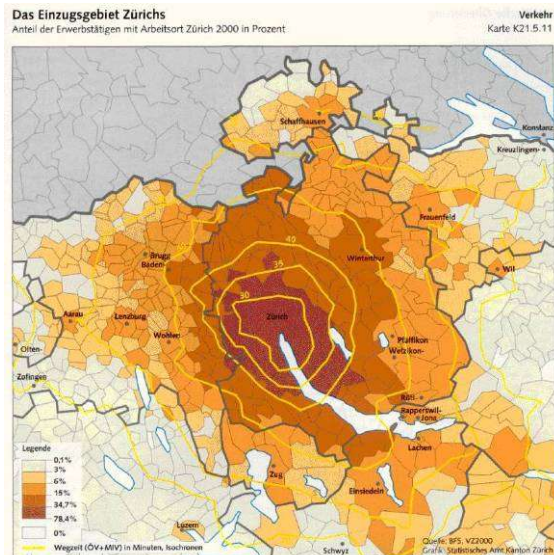


Vorgabe Gemeindeordnung (Volksabstimmung vom 30.11.2008):

- Reduktion von 5,5 t auf 1 t CO₂ pro Jahr und Kopf bis 2050
- dies entspricht ca. 500 Watt nicht erneuerbare Energie pro Kopf und Jahr bis 2050

Quelle:
Masterplan Energie 2012

Zürich



Einwohner

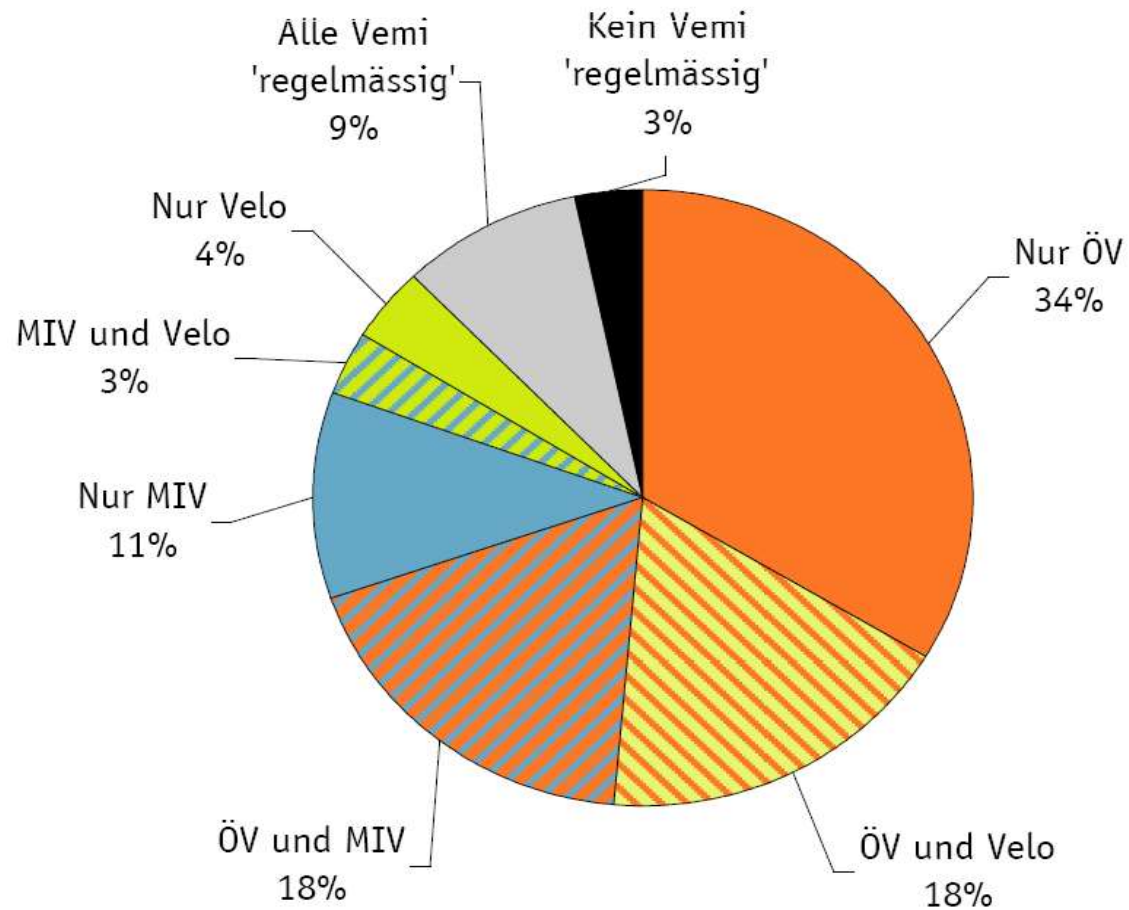
- Stadt: 405'000 (2015)
- Agglomeration: 1.25 Millionen
- Metropolitan Area: 1.68 Millionen
- Greater Zurich Area: 3.2 Millionen

Wirtschaft

- Wirtschaftliche Hauptstadt der Schweiz:
20% des Schweizer Bruttoinlandprodukt
- 378'000 Beschäftigte, Arbeitslosigkeit: 3.7%
(Dezember 2012)
- Pendler nach Zürich: 213'000

Survey 2007:

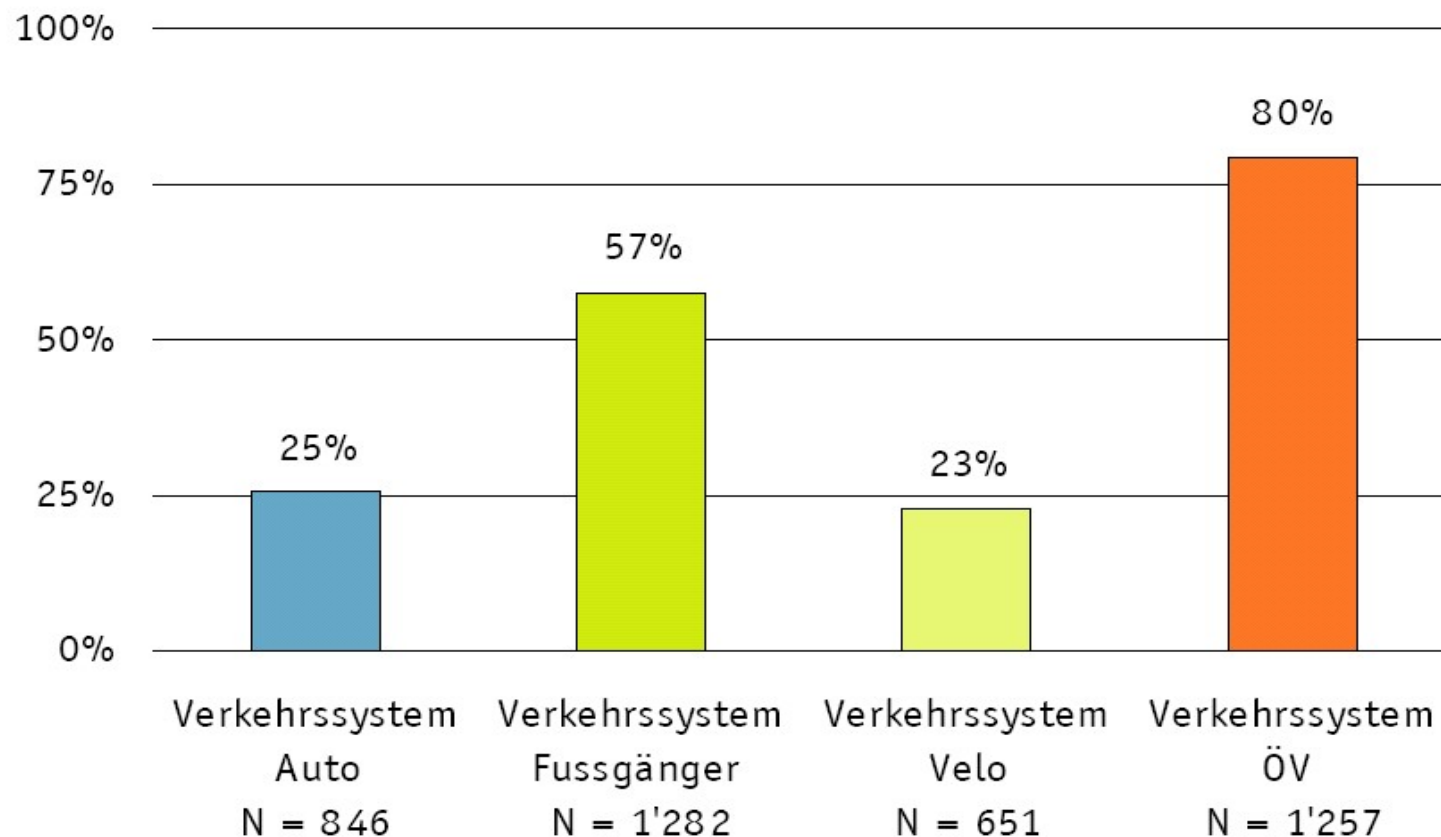
Nutzungsintensität hoch



Klassifizierung aus f30000, Definition ‚Viel-Nutzer‘ = ‚regelmässig‘, d.h. ‚täglich‘ oder mindestens 2-5mal pro Woche‘; N=1003 nur Stadt Zürich.

Survey 2007:

Qualität des Verkehrssystems



Jeweils Anteile ‚positiv‘, d.h. 8-10 von max. 10 Punkten (f40400: ‚Je nachdem ob Sie als Autofahrer, Velofahrer oder als Kunde des öffentlichen Verkehrs unterwegs sind; wie würden Sie aus Ihrer persönlichen Sicht die **Qualität des Verkehrssystems in der Stadt Zürich** beurteilen?)

Mittelwerte: Verkehrssystem Auto: 5.79, Verkehrssystem Fussgänger: 7.57, Verkehrssystem Velo: 5.76, Verkehrssystem öV: 8.37; Stadt und Gürtel zusammen.

Zürichs Verkehrspolitik, geprägt von Konstanz, Pragmatismus und Vernetzung

1973 Volks-Nein zu unterirdischen Lösungen für öV

1974 GR-Kommission zum Bebauungsplan:

1. Plafonierung des MIV
2. Kanalisierung
3. Verkehrsentsmischung: Förderung öV

1977 Volks-Ja zur Beschleunigung des traditionellen öV (VI 200 Mio. CHF)

1979 StRB Grundsatzweisung für die Bevorzugung des öV

1981 Volks-Ja zur S-Bahn und zum Zürcher Verkehrsverbund

1984 Volks-Ja zur Veloweg-Initiative (25 Mio. CHF)

1987 «Blaubuch»:

1. Förderung öV
2. MIV reduzieren
3. MIV kanalisieren – Wohngebiete beruhigen
4. PP nicht vergrössern, eher reduzieren
5. Umweltfreundliche Mobilität fördern

2001 Mobilitätsstrategie

2004 Volks-Ja zum kommunalen Verkehrsplan

2008 Volks-Ja zur 2000 Watt-Gesellschaft

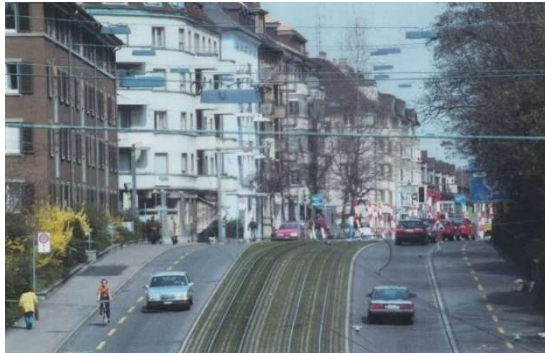
2010 Volks-Ja zur Teilrevision Parkplatz-Verordnung

2011 Volks-Ja zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich

2013 Umsetzungsprogramm Stadtverkehr 2025

2015 Volks-Ja zum Gegenvorschlag Veloinitiative (120 Mio. CHF in 20 Jahren)

Die Stadt Zürich verfolgt seit Jahrzehnten eine Verkehrspolitik, die eine breite Diversifikation der Mobilität zum Ziel hat



Tramtrasse Schaffhauserstrasse



Paradeplatz im Vergleich: Anfangs sechziger Jahre und 2008



Bau unterirdischer Durchgangsbahnhof



Begegnungszone im Wohnquartier



Velostation am HB Zürich

Öffentlicher Verkehr ist eingebettet in Gesamtkonzept (Verkehrspolitik aus einem Guss)

Entwicklungen ermöglichen – Zwangsmobilität verkleinern

- Verdichtung an öV-
Standorten
- Nutzungsdurchmischung
für eine Stadt der kurzen
Wege
- frühzeitige öV-
Erschliessung in
Entwicklungsgebieten
- Engmaschiges Fuss-
/Velowegnetz
- Verhaltensberatung
- Restriktive Parkplatzpolitik



Primetower am Bahnhof Hardbrücke, 2009



Ampèresteg, Eröffnung 2005

Beschleunigung öffentlicher Verkehr

Höchste Priorität für
den öffentlichen
Verkehr bei
Verkehrsampeln

Das SESAM System

Ziele

Verkehrsmanagement:
„Wartezeit Null“ und
Überlastungsschutz
des Strassensystems





Wie praktisch, dass es in Zürich alle 300 Meter eine Haltestelle gibt.

Kein Wunder, findet extravagantes Schuhwerk in Zürich so viel Absatz: In der Stadt sind es im Durchschnitt nur 300 Meter bis zu der nächsten Haltestelle. Auf dem ganzen Stadtgebiet können Sie an 419 Haltestellen in so bequeme Modelle wie «Märag», «Santia»

oder «Cotora» steigen. Dank des kürzesten Warteszen Europas sogar schneller als in Paris, Mailand oder London. Weitere Informationen erhalten Sie auf dieser Link: ZVV-Contact 044 888 989. Oder www.vbz.ch



Umsteigen lohnt sich.



Zum Glück gibt's in Zürich alle 300 Meter eine Haltestelle.

Wir stellen auch den Zürcher Politikern gerne einen Sitz an. Auf den Sitzstrichen haben wir jedoch keinen Einfluss. Da ist es doch beruhigend zu wissen, dass die Tram und Busse in der Stadt durchschnittlich alle 300 Meter anhalten. Auf dem ganzen Stadtgebiet können Sie an nicht weniger als

440 Haltestellen ein- oder aussteigen. Eine davon liegt übrigens gleich beim Volkshaus. Und eine beim Abtagli. Es lohnt sich also auch für die Anhänger von SP und SVP die VBZ zu wählen. Für weitere Informationen: www.vbz.ch



Umsteigen lohnt sich.

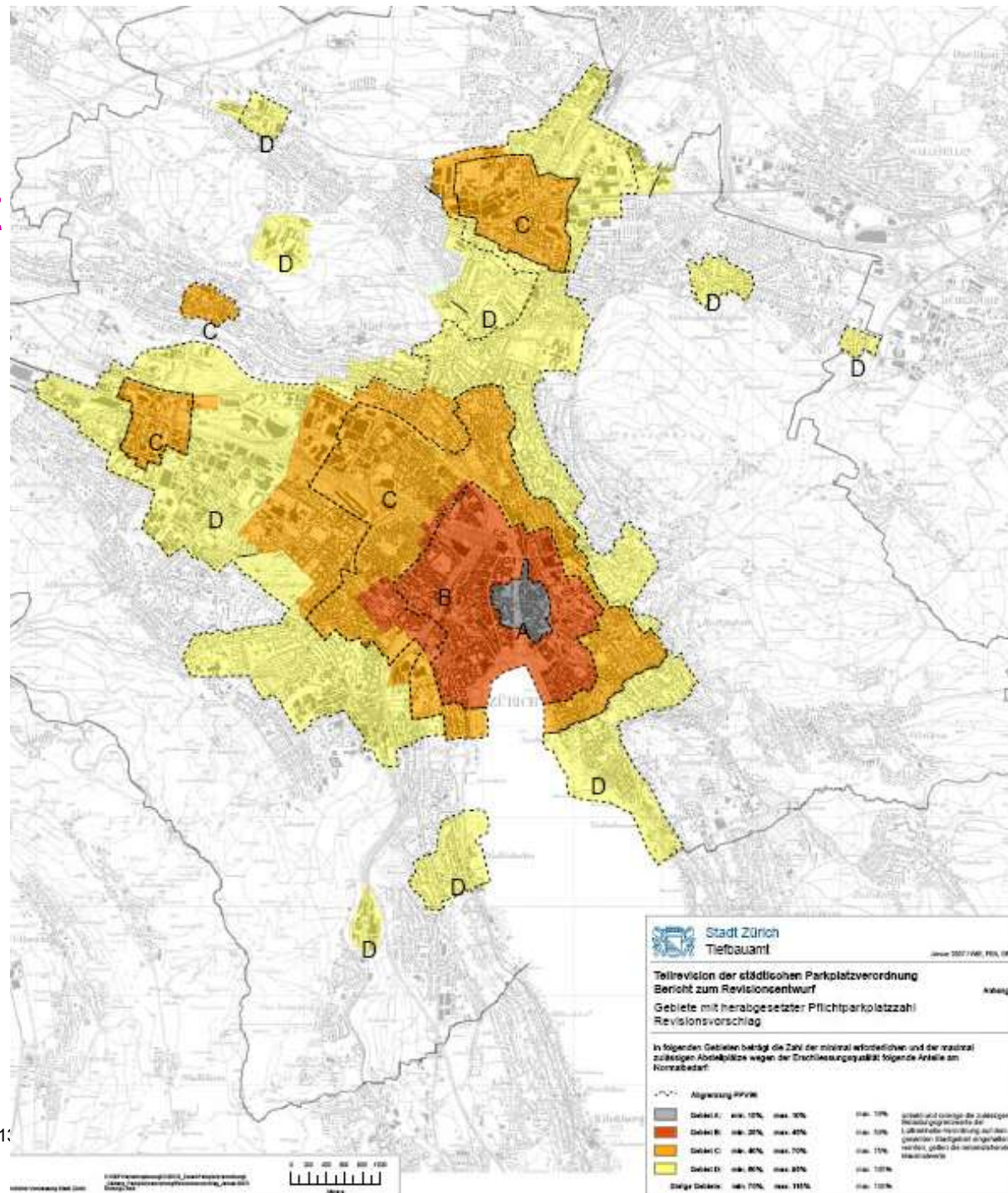


Man lernt ja schon früh, dass man in der Stadt mit dem Auto nicht vorwärts kommt.



Umsteigen lohnt sich.

Parkierung: wichtiges Element einer erfolgreichen Verkehrspolitik



Der Fussweg ist die erste und letzte Etappe in der Transportkette des öffentlichen Verkehrs

Sich Wohlfühlen vor der Haustüre, gute Qualitäten im öffentlichen Raum und Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln führt zu nachhaltigeren und kürzeren Wegen



Stadt Zürich
Tiefbauamt, M+V

Difu Berlin
20./21. Juni 2013, Seite 14

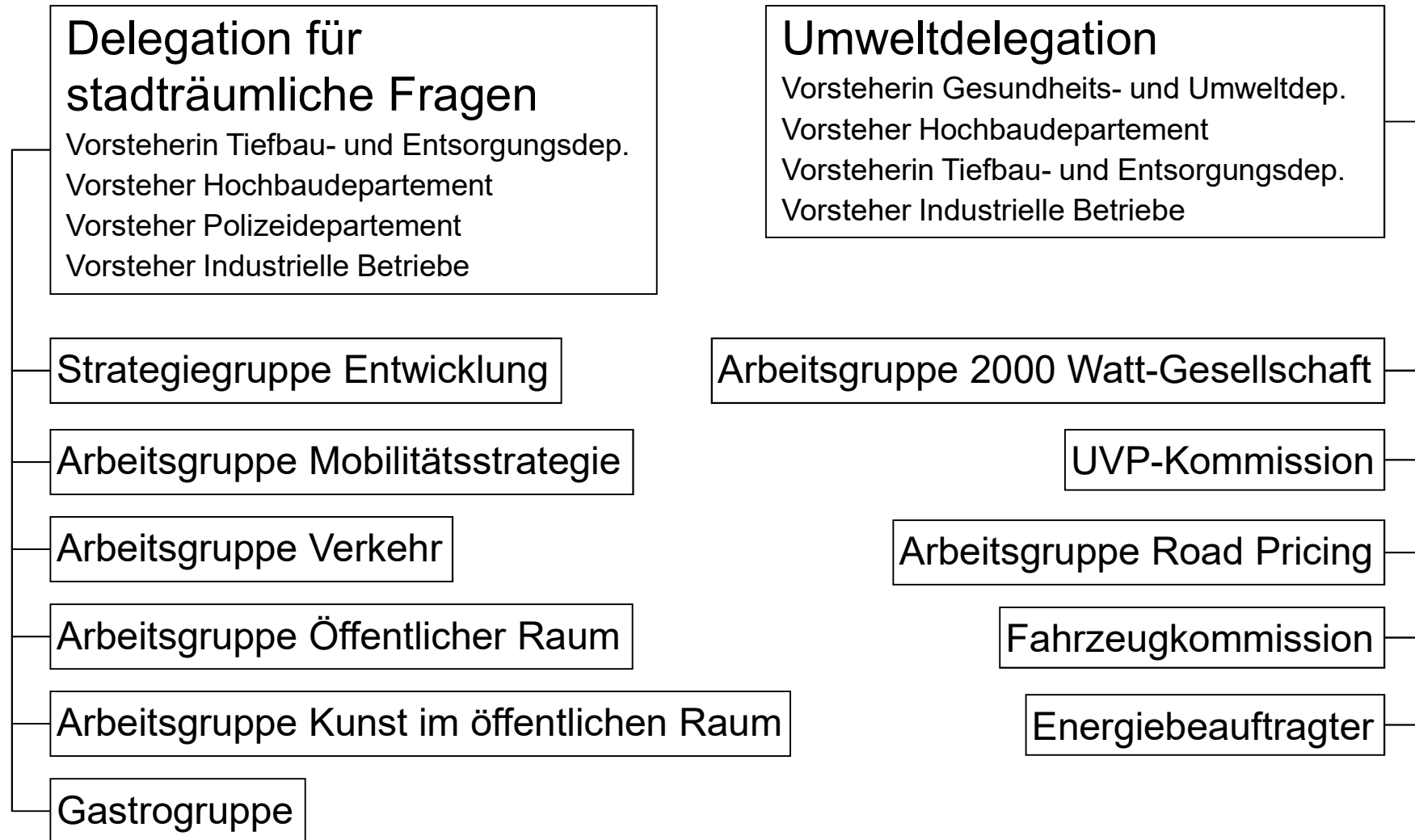


Strategien und Aktivitäten in der Stadt Zürich



Mobilität ist Teil der Stadtentwicklungspolitik

Vernetzung stadintern



Mobilitätsstrategie: 18 Teilstrategien und 8 Prinzipien

<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Behinderte, Betagte und Kinder</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 17. November 2003</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Einkaufs- und Freizeitverkehr</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 26. Januar 2004</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Entwicklungsgebiete</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 24. Januar 2005</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Finanzierungsinstrumente</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 17. November 2003</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Fussverkehr</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 26. Januar 2004</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Gestaltung öffentlicher Verkehrsräume</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 26. Januar 2004</p>
<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Hauptstrassen</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 25. Januar 2004</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Kombinierte Mobilität</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 18. November 2002</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie ...</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 18. November 2002</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie ...</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 23. September 2002</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Quartierstrassen</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 13. Dezember 2004</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Parkierung</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 23. September 2002</p>
<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Stadtautobahnen und neue Hauptstrassen</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 27. Januar 2003</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Veloverkehr</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 18. Oktober 2004</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie ...</p> <p>Beschlossen vom Stadtrat am 7. September 2005</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie ...</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 26. Januar 2004</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie Zentrumsgebiete</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 15. Dezember 2004</p>	<p>Stadt Zürich Stab Verkehr</p> <p>Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich Teilstrategie kantonale und regionale Zusammenarbeit</p> <p>Beschlossen vom Stab Verkehr am 24. Januar 2005</p>

Stadt Zürich

Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich

Umsetzung der Mobilitätskultur - Das Wichtigste aus 18 Teilstrategien

Beschlossen vom Stadtrat am 7. September 2005

Umsetzungsprogramm «Stadtverkehr 2025» Zürich macht vorwärts. Die Ziele.

Programm «Stadtverkehr 2025»

Ziele

basierend auf «Strategien Zürich 2025» und Gemeindeordnung Art. 2^{quinquies} und Art. 124

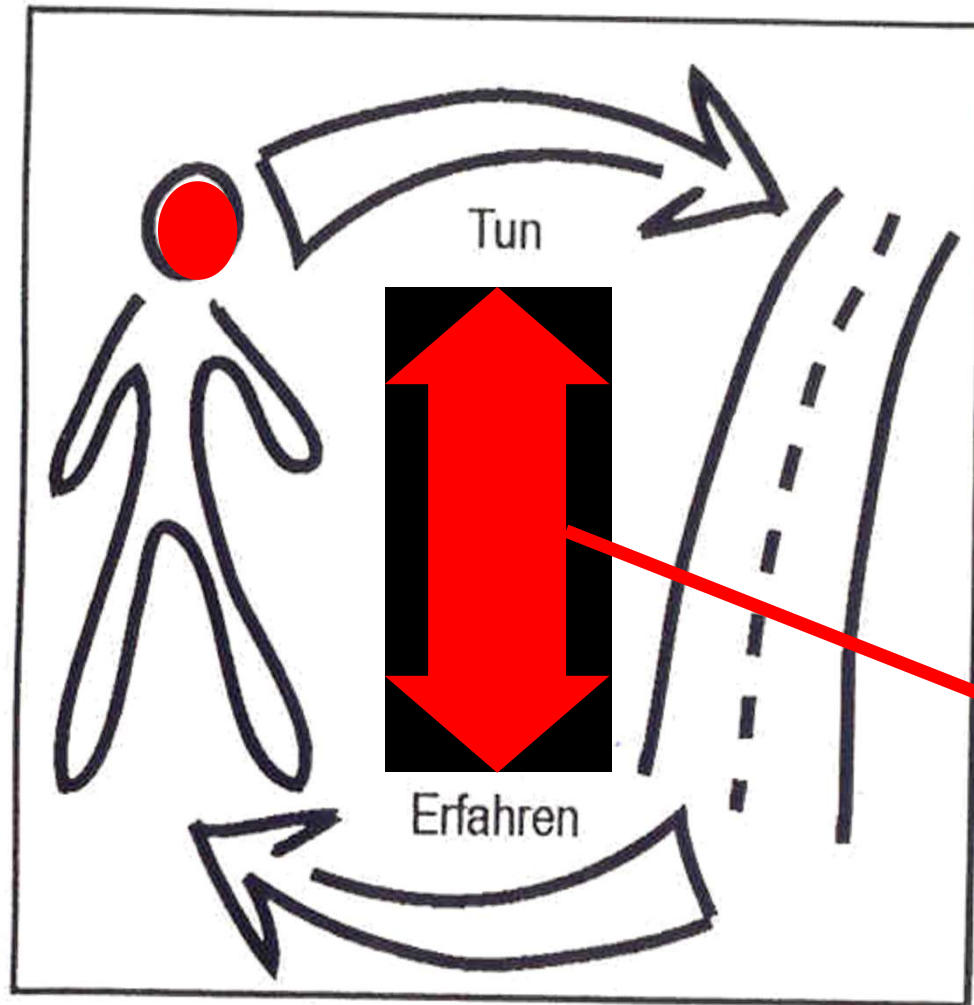
- **Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen**
- **Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern**
- **Kapazität des Strassenverkehrsnetzes für MIV nicht erhöhen**
- **2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen**
- **Qualität des öffentlichen Raums steigern**
- **Übergangsziel:
Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen**

Wertewandel:

Warum sind Verhaltensänderungen nötig?

- Es geht immer schneller. Problemlösung kann nicht mehr nächster Generation überlassen werden.
- Technischer Fortschritt allein löst Probleme nicht (z.B. Rebound-Effekt).
- Ressourcenverfügbarkeit beschränkt (Effizienz und Suffizienz nötig).
- Auftrag aus Gemeindeordnung braucht Innovation.
- Nur neuer Umgang mit Mobilität (Mobilitätskultur) bringt nachhaltige Entwicklung. Mobilitätsmanagement.

Menschen verhalten sich immer vernünftig...



... bezogen auf ihren individuellen Nutzen

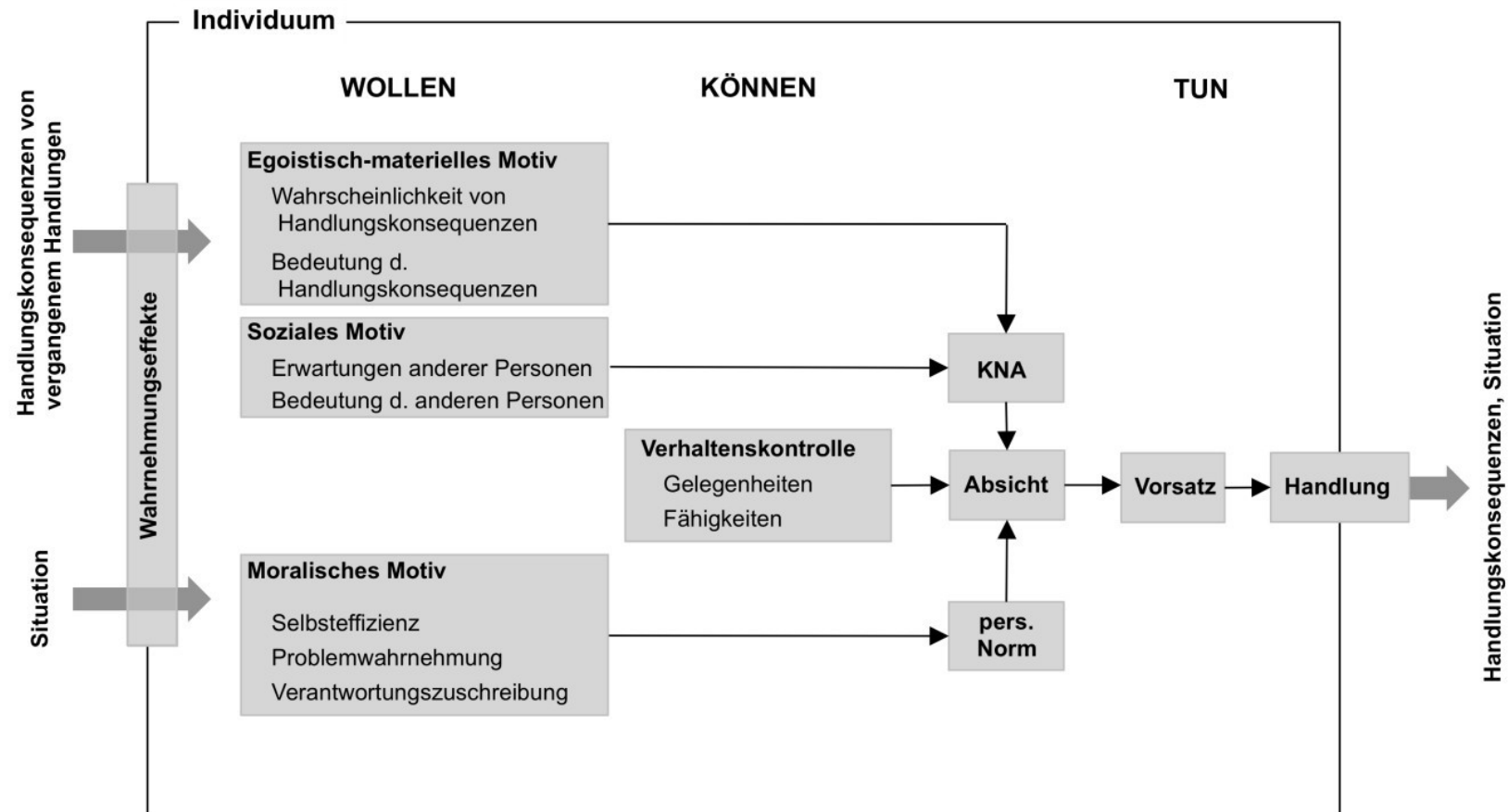
Menschen lernen aus Erfahrung...

Sie stellen sich auf die jeweiligen Umfeldverhältnisse ein und suchen das optimale Verhalten

Spannungsfeld: Wenn er auf sein Tun Widerstand erfährt, sucht der verkehrsteilnehmende Mensch neue vernünftige Verhaltensweisen

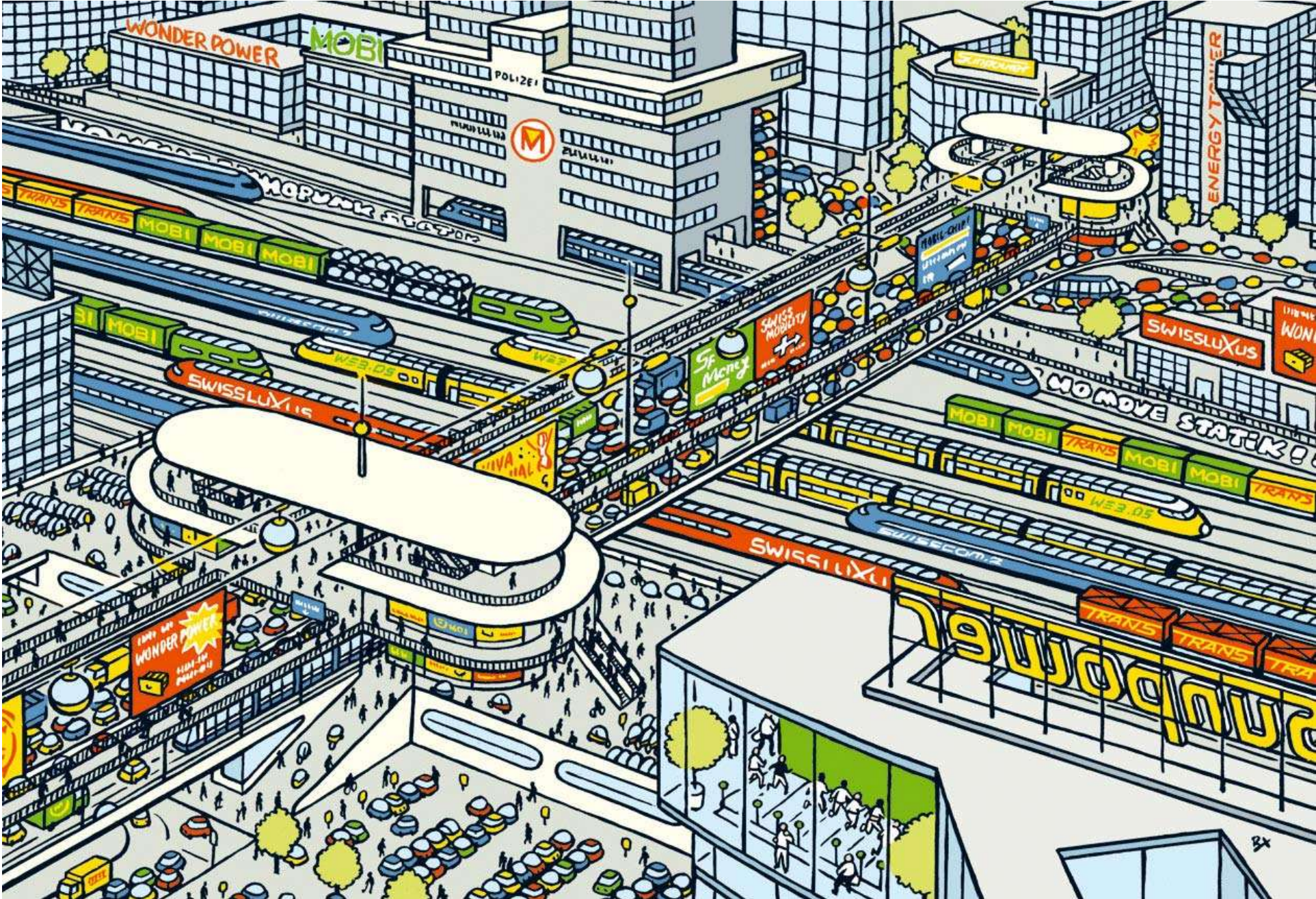
Quelle: Jürg Dietiker

Verhaltensänderung beginnt im Kopf (+Erfahrung): Wissen – Wollen – Können – Tun



Vereinfachtes Handlungsmodell. KANN = Kosten-Nutzen-Abwägung
(Artho et al., FP-1.4, Abb. 1).

3 Eckpunktbilder: Zürichs Verkehr 2050



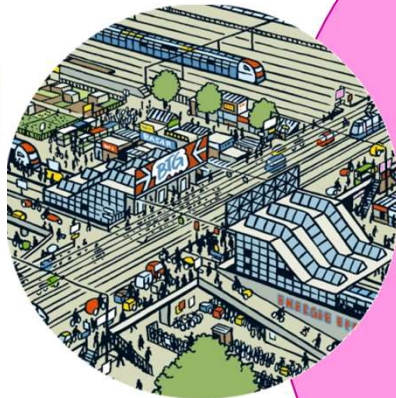
Eckpunkt-Bilder



Individualität



Ressourcenknappheit

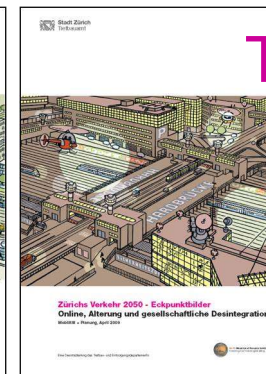
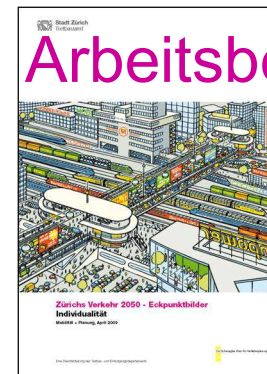


Zürich
2050

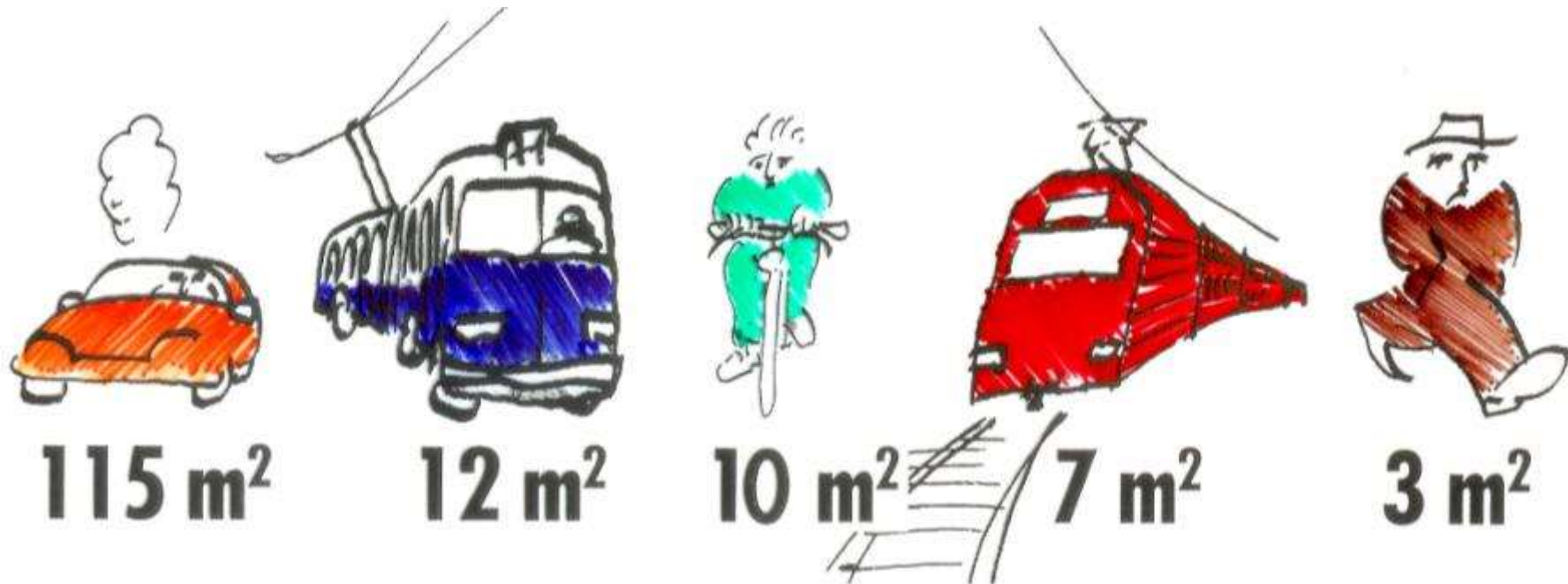


Online und
Desintegration

Berichte zu Zürichs Verkehr 2025



Kernaufgabe einer städtischen Verkehrsplanung:
Gewährleistung der Mobilität im urbanen Raum =
Mengenbewältigung
Verteilung der Ressourcen «Raum» und «Zeit»



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

